2.ª EPOCA — Buenos Aires, Abril 10 de 1920 — N.º 9

Boletín de La Union del Marino

PORTE PAGO — ORGANO DE LA FEDERACION OBRERA MARÍTIMA — PORTE PAGO

ADHERIDA A LA F. O. R. A. | Redacción y Administración: NECOCHEA 110... — Unión Telef. 777, Barracas — Coop. „ 26, Boca | BISEMANARIO

MEMORIAL DE LA F. O. M.

El C. F. concreta en la requisitoria las provocaciones patronales

Publicamos a continuación el documento que ha presentado el Consejo Federal al Ministro de Obras Públicas, en el cual se enumeran la serie de hechos llevados a cabo por la empresa Mihanovich desde el decreto de oficialización, demostrando con ello las continuas provocaciones de que ha sido objeto el personal por parte de la empresa.

Omitimos toda clase de comentario, pues éste fluye sólo de la lectura del memorial, nutrido de casos concretos que revelan la predisposición de la compañía en mantener el cabotaje en una continua situación de intranquilidad.

A S. E. el señor Ministro de Obras Públicas doctor don Pablo Torello.

Ampliando nuestra exposición de fecha 30 de marzo ppdo. cúmplenos llevar a conocimiento del señor ministro, por intermedio de la presente nota, los antecedentes del actual conflicto marítimo:

VAPOR CIUDAD DE MONTEVIDEO

Con motivo de la huelga que estalló el 7 de enero del año ppdo. este vapor que enarbolaba bandera uruguaya y era tripulado por personal de ésta quedó detenido en el puerto de Buenos Aires. Desembarcada la tripulación que representaba la F. O. M., sólo quedó a bordo el personal que integra la Unión Naval de Oficiales. Diez días después de haberse producido el conflicto, el gobierno uruguayo procedió a su requisamiento, enviando a cinco maquinistas de la marina de guerra y un abundante personal subalterno. Todo el personal de oficiales que se hallaba a bordo hubo de desembarcar.

El 23 de abril — cuando por efecto del decreto de oficialización ya había terminado el locaut que decretaron los armadores — el vapor Ciudad de Montevideo tuvo que sufrir reparación en sus máquinas, solicitando la compañía el concurso de los maquinistas argentinos que tuvieran documentos uruguayos, a fin de que éstos dirigieran los trabajos, que se efectuaron en el puerto de Montevideo. Cuando el vapor iba a ser listo para navegar de nuevo, la gerencia de la empresa hizo la propuesta a los maquinistas que habían intervenido en la reparación de las máquinas de navegar con personal no afiliado a las distintas organizaciones de marítimos. Con excepción del jefe de los maquinistas, el resto, cumpliendo con un convenio estipulado entre la Unión Naval y Centro de Cabotaje, según el cual aquéllos no se obligarían a trabajar con personal no federado, rechazó la proposición de la empresa, procediendo, de inmediato, a abandonar el barco.

Hay que hacer notar que con anterioridad a estos hechos desempeñaba las funciones de jefe de máquinas el maquinista José Parodi, el cual fué nombrado después inspector. La empresa, en lugar de designar su reemplazante, de acuerdo con el escalafón, de entre los más antiguos, eligió al señor Antonio Parodi, quien, además de no pertenecer a la compañía, estaba empleado en las obras sanitarias de la nación.

Con motivo de esta medida resultaron excluídos de sus puestos el maquinista de primera Eduardo del Villar, que posee título argentino y uruguayo y era empleado de la casa desde el año 1896; los primeros, con iguales títulos, llamados José Sepich y Tulio Zupardi, empleados en la casa desde 1892 y 1889, respectivamente. Además, hasta formar un número de treinta y cinco, corrieron la misma suerte los segundos y tercer maquinista. Igualmente fueron excluídos el baqueano José Ferrea, con veintitrés años de servicio en la empresa, los señores Juan J. Hanza y Eustaquio J. Perera, primero y tercer comisario, con veinte y dos años, respectivamente, de antigüedad, como asimismo los radiotelegrafistas.

VAPOR EOLO

Cuando el P. E. dictó el decreto de oficialización, este vapor, que enarbolaba pabellón nacional, se estaba reparando en los astilleros del Carmelo (República Oriental). A bordo encontrábase prestando servicio el personal de máquina, cámara y cubierta afiliado a las distintas organizaciones marítimas. En vísperas de terminarse la reparación la empresa llamó a los maquinistas, y sin tener en cuenta que el personal, debido al decreto de oficialización debía ser facilitado por la aduana, propuso a aquéllos que navegaran con personal no federado. Como es natural, los maquinistas, respetando la oficialización, primero, y el pacto de solidaridad que los liga con el resto de la tripulación, después, rechazaron airadamente la oferta patronal.

El Centro de maquinistas, no obstante tener conocimiento de que aquel personal sería reemplazado — pues la empresa para cubrir las apariencias de respetar la oficialización había cambiado en seguida la bandera nacional por la uruguaya — aconsejó a los maquinistas que no abandonaran el barco hasta tanto no estuviera concluída la reparación.

Cuando el buque inició su navegación tuvo necesidad de cinco maquinistas, los cuales fueron guiados en los primeros viajes por uno de los inspectores de máquinas. Ese personal reemplazó a los maquinistas Eduardo del Villar y Juan Molinari. El primero con una antigüedad que data del año 1896 y el segundo de 1895.

En esas mismas condiciones quedó el capitán, señor Fausto Deluchi, con veinticinco años de antigüedad en la casa, y los baqueanos Julián Imaz y Ramón Fernández, con 18 y 20 años de servicio, respectivamente.

Por su parte, la Sociedad de Radiotelegrafistas de la Marina Mercante Argentina, ante una provocación semejante, negó personal para el vapor Eolo.

VAPOR "VENUS"

Antes de producirse el actual conflicto, este vapor, que enarbolaba bandera nacional, estaba reparándose en los astilleros de San Fernando. Con este motivo la empresa solicitó al Centro de Maquinistas trasladara al Tercero del "Ciudad de Buenos Aires" al "Venus" para que se hiciera cargo de los trabajos. Al propio tiempo prometió a éste el puesto de segundo maquinista.

Siguiendo la empresa su plan de eludir la oficialización y de excluir a todo obrero federado, propuso al maquinista que al iniciar la navegación lo hiciera con personal no organizado. El maquinista rechazó esa indicación. En consecuencia, la empresa substituyó la bandera nacional por la uruguaya, excluyendo al maquinista Nicolás Quartino, empleado en la empresa desde 1904. En cuanto al capitán, señor Juan Veppo, con veintinco años de servicios, hubo de correr, por las mismas razones, igual suerte.

VAPOR "RIVADAVIA" (ARAPEY)

Este buque tenía máquinas a vapor. La empresa las cambió por las de combustión interna y con el fin de tener al frente un maquinista práctico en estos motores, solicitó al Centro de Maquinistas que el primero del vapor "Asunción" pasara al "Rivadavia" (Arapey). Hay que hacer notar que este traslado se hacía en perjuicio del interesado, pues se le rebajaba el sueldo de 420 pesos que percibía por el de 400, que percibiría con el nuevo vapor.

Este desinterés del maquinista no fué tenido siquiera en cuenta por la empresa. Por el contrario, conforme a un plan preestablecido de combatir la organización obrera, quiso imponerle personal no asociado. La negativa de éste como la del capitán Salvador Zerega con diez y nueve años de trabajo en la compañía, a trabajar con personal adventicio, fué motivo para la separación de ambos.

VAPOR "LUNA"

Este vapor navegaba con bandera uruguaya desde hace aproximadamente tres años. Era jefe de las máquinas el señor Juan Bastovich, empleado en la casa desde 1893, siendo patentado en la Argentina y Uruguay.

En el mes de junio del año pasado, después de la terminación del locaut, el gobierno uruguayo entregó a la empresa el vapor. Inmediatamente fué tripulado con personal de ésta, asociado a los distintos sindicatos. Continuó en esa situación hasta el 18 de diciembre último.

En esta fecha, a raíz de la huelga del personal de los talleres de Carmelo, la empresa embarcó en este buque personal adventicio que había reclutado para reemplazar a los huelguistas de los talleres de Carmelo. La tripulación — que tenía conciencia del propósito contrario a la organización que la empresa venía persiguiendo — negóse a seguir viaje con aquel personal a bordo. En estas circunstancias acudió el cónsul uruguayo, quien procedió a tomar declaración a los tripulantes y levantar un acta.

La incidencia duró cuatro horas y al fin la empresa resolvió desembarcar al personal adventicio. Parecía que la dificultad hubiera quedado resuelta, a raíz de la cual el vapor emprendió viaje. Pero he aquí que al llegar el "Luna" al primer puerto uruguayo Colonia, por orden de la empresa fué declarado cesante todo el personal, y sin dar mayores explicaciones, reemplazado por otro reclutado en aquel puerto. El capitán Juan B. Roca, llevaba veinte años de servicio en la empresa, de los cuales diez habían sido en el vapor "Luna". El primer comisario, Buenaventura Riera, tenía 18 años de antigüedad.

VAPORES URUGUAY II (Dayman) Y HERALDO

Los capitanes y baqueanos de estos vapores, Marcelino Galván, con quince años de servicio; Vicente Falca, con 30 años, y Francisco Penna, con 22 años (los dos primeros del Uruguay y el último del Heraldo), no obstante las reiteradas reclamaciones hechas para que se les abonara los haberes del mes de febrero del año pasado, no obtuvieron jamás satisfacción. El primero de los mencionados, por reclamar aquéllos fué despedido de su puesto.

En una nota elevada el 31 de julio del año próximo pasado al señor administrador de la aduana se hacía constar — a raíz de que Marcelino Galván había sido solicitado como baqueano por el capitán del vapor Apipé — que aquél fué nuevamente rechazado por el director del personal, con lo cual la empresa cumplía en contra de él un acto de represalia.

A ese capitán del Uruguay II no sólo se le despidió de su puesto por reclamar lo que le correspondía, sino hasta se le persiguió para que no pudiera embarcar en otro buque.

Por lo demás, debemos hacer constar, también, que el primero y segundo comisario de este vapor, Pedro Bernengo y Félix E. Rosa, con tres años de antigüedad cada uno, fueron igualmente separados.

NUEVOS CASOS

Todos estos hechos demuestran de una manera bien elocuente, el propósito hostil de la empresa para con los obreros.

Desde el año 1906 la empresa no ha tenido ningún capitán o baqueano que no fuese asociado; sin embargo, hoy, después que ha podido comprobar en reiteradas oportunidades la imposibilidad de substituir a éste, se empeña en una inútil campaña de guerrillas contra la organización. La empresa ha aceptado con el Centro de Maquinistas un escalafón y reconocídole el derecho a no trabajar con personal no federado; pero estos compromisos parece que no tienen ningún valor desde que ha violado el escalafón y ha querido imponerle personal que no es de su confianza.

Y es más: la emprensa pretende que no se cumple por parte del personal la oficialización. Sin embargo, estudiando serena e imparcialmente los hechos denunciados, se verá cómo aquélla, desde el primer momento, no ha hecho otra cosa que dificultarla en todas las formas.

¿No significa, acaso, el desconocimiento del decreto de oficialización el hecho de que la empresa haya querido imponer a la oficialidad a espaldas de la aduana la obligación de tomar a determinado personal?

Entre la infinidad de concretos — además de los ya expuestos — citaremos uno que corrobora fehacientemente cuanto dejamos dicho.

En el vapor Formosa, dos mozos, que llevaban veinte años de servicio, fueron acusados de haber adulterado la marca en una botella de vino. Fundada en esa acusación la empresa los despidió. Los afectados entablaron reclamaciones, negando rotundamente el hecho. La Federación Obrera Marítima llevó el asunto al administrador de la aduana, declarando previamente que si de la investigación resultaba probada la acusación, ella no apoyaría a aquéllos. El señor administrador hizo realizar la investigación, a raíz de la cual resultó que dicha acusación era infundada. En consecuencia, el administrador, a cuyo fallo imparcial habían sometido las partes la solución del entredicho, dictó que aquéllos debían ser reincorporados en sus puestos.

La empresa, llevada siempre por su hostilidad, quiso impedir el reembarco de los despedidos. Pero el resto del personal del Formosa que tenía conciencia de la injusticia que se había cometido con aquéllos, se vió obligado a negarse a seguir navegando hasta que no fueran reincoporados sus dos compañeros de trabajo. Sólo así la empresa accedió al fin.

Agréguese ahora a estos antecedentes, la actitud del Centro de Construcciones Navales, el cual, respondiendo, seguramente, a las inspiraciones de la Asociación del trabajo, pretende destruir la organización de los obreros de talleres. Reuniendo todos estos hechos, se tendrá en seguida la sensación de los propósitos que en contra de la organización sindical persiguen las diversas entidades patronales, que de una u otra forma intervienen en este conflicto.

Como ha de comprender el señor Mi-

NINGÚN OBRERO MARÍTIMO
debe fumar cigarrillos ORION,
Son elaborados por carneros. enemigos de la organización.

nistro, los trabajadores no viven en una época en la cual pueden renunciar a un derecho que ha llegado a tener hoy su consagración en convenciones internacionales propiciadas por los propios gobiernos del mundo. Esto es: el de su organización sindical. Necesariamente, impelidos por una organización patronal —que los obreros, por otra parte, no le discuten a los capitalistas — se ven obligados a prestarse la solidaridad entre sí—tal el caso de la F. O. M. y la Federación de O. en Construcciones Navales en el actual conflicto — para defenderse recíprocamente de un ataque que va dirigido, a todas luces, al principio de organización sindical.

Se trata, pues, de reconocer, por parte de los señores capitalistas, el derecho a los obreros de constituir sus sindicatos y defenderlos. Los obreros no han discutido jamás el derecho que tienen los armadores para organizarse en el Centro de Cabotaje, Centro de Construcciones Navales, etc., etc. Que se coloquen, pues, los señores armadores en el mismo plano en que están colocados los obreros, y todas las cuestiones que han promovido la serie de conflictos en la marina nacional, habrán desaparecido para siempre.

En virtud de la naturaleza misma de este conflicto, que escapa a todo fallo arbitral, las distintas organizaciones marítimas afectadas consideran que lo único que corresponde es que las empresas culpables de esta situación rectifiquen sus procedimientos, reconozcan a los obreros el derecho que éstos reconocen a ellos y se dispongan a ver a los obreros no como a esclavos, sino como a los elementos dinámicos e insubstituibles de la producción.

Las organizaciones marítimas, previa solución definitiva de todas las cuestiones pendientes, no rechazarían la constitución de una comisión mixta que tuviera a su cargo el estudio y la solución de las incidencias que pudieran producirse posteriormente, así como también la interpretación y aplicación de la reglamentación del trabajo y tarifa de salarios que se conviniera.

Todo esto ha de ser, necesariamente, la resultante de la solución del actual conflicto sobre la base de las cláusulas contenidas en nuestro memorial del 30 de marzo próximo pasado.

Saludo al señor Ministro, por el C. F. de la F. O. M., **Francisco J. García**, secretario general.

La asamblea del Jueves

Firmes como el primer día. - Resoluciones tomadas.

Con una concurrencia enorme, que llenaba totalmente el amplio salón de la Verdi, efectuóse el jueves ppdo. la asamblea general de los camaradas que desde hace dos meses se hallan en huelga para so[illegible] los principios fundamentales de la organización.

A las 3 p. m. constituyóse la mesa y el secretario general, camarada Francisco J. García, informó ampliamente de la marcha del movimiento, dando cuenta que se había entregado al ministerio de Obras Públicas el memorial que publicamos en el núm. 62 de "La Unión del Marino".

La asamblea aprobó por unanimidad la gestión realizada por el C. F. y autorizó al mismo para que ampliara el memorial, concretando los casos que dieron lugar al conflicto.

Resolvióse, también, no aceptar ni siquiera la insinuación de arbitraje para solucionar el conflicto, debiendo ser eliminados los crumiros de los vapores y talleres navales y se afirmó el propósito de mantenerse firmes como el primer día hasta que el esfuerzo realizado se vea coronado con un ruidoso éxito.

Por último, aceptóse una moción del camarada Vengut, por la cual se autoriza al C. Federal para que se ponga de acuerdo con el C. F. de la F. de O. en C. Navales a objeto de ayudar a los huelguistas de esa organización que estuviesen necesitados.

Terminóse el acto en medio del mayor entusiasmo, el que evidencióse repetidas veces por medio de estruendosos aplausos.

De capa caída

Publicamos en nuestro número anterior las notas enviadas por la S. A. Astilleros Escandinavos Argentinos al Centro de Constructores Navales, y al propio tiempo demostrábamos que la solidaridad patronal, impuesta por la presión de la empresa Mihanovich, estaba a punto de quebrarse. Advertíamos, además, que estos hechos ocurrían en el mismo momento que las empresas capitalistas, valiéndose de los diarios "La Razón" y "La Montaña", anunciaban canallescamente que entre los obreros marítimos existía un profundo cisma.

Ahora sucede que la amenaza de los astilleros Escandinavos Argentinos de desligarse del compromiso impuesto por el centro patronal de las construcciones navales, se ha cumplido. Esta empresa, demostrando que la solidaridad patronal es un soberano cuento, ha firmado el pliego de condiciones de la F. de Obreros en Construcciones Navales.

¿Qué dicen de todo esto los corifeos de la prensa chantagista, que ven, por sugestión patronal, la paja en el ojo ajeno y no la viga en el propio?

Patadas de... pollinos

Es innegable que hay muchas personas que a pesar de sus apariencias, son unos verdaderos pollinos y cuando pretenden hablar rebuznan, y al escribir patean.

Con motivo de la huelga que sostenemos, diariamente hemos tenido ocasión de escuchar y leer muchas sandeces e imbecilidades de parte de los pollinos máximos, que lo son sin duda ninguna todos aquellos que hacen como si fueran periodistas y los que se dicen "quintistas", para aparecer como ultrarrevolucionarios.

Por eso nos reímos de la crónica — que con visos de folletín policial — hace "La Fronda" el 4 del actual, y a pesar de sus tiradas trágicas, no lo tomamos en serio. Periodistas de tanto la línea tienen que buscar motivo para llenar columnas, sino no pueden ganar para los garbanzos.

Algún tontuelo de Mar del Plata se ha tomado el trabajo de devolvernos unos ejemplares del "Boletín" número 6, diciendo que los "carneros han ido a pastorear". El chiste ha salido falluto, puesto que con ello nos indica que los que concurren a ese local son lanudos y como fueron a pastorear no pueden leer el "Boletín" y lo devuelven.

Le recomendamos al pastor encargado de ese rebaño, que cuando procuren esquiladores nos avisen, ya que en nuestra Federación abundan los buenos obreros... que manejan las tijeras y el paliano.

Otro ejemplar de esta cría, que hace como si fuera de sindicato de Obreros Panaderos de Mendoza, devuelve el "Boletín" correspondiente al núm. 7, diciendo que "no aceptan papeluchos de carneros y perros policiales", y adjunta un ejemplar del pasquín editado por el misterioso Guidin, recomendándonos su "quintista", que el mismo fué publicado "uintista", que el mismo fué publicado en nuestras columnas con el comentario correspondiente.

Creíamos que para tratar de carneros a los marítimos, que hace dos meses están en huelga para elminar al amarillismo de las embarcaciones y los talleres navales, debía tratarse de algún sindicato que ya había eliminado al capitalismo de los lugares de producción; pero ¡oh! sorpresa, se trata de que los panaderos de Mendoza que tienen una organización incipiente y trabajan en las condiciones que le imponen sus amos.

Estos pobres diablos sólo sirven para hacer papelones y doblegarse ante los explotadores.

Los marítimos dan **lecciones prácticas**: que les conste.

La voz femenina

Como un estímulo publicamos la carta que nos dirige la compañera Blangini, por la cual exterioriza la profunda simpatía que le inspira a su sentimiento de mujer, la heroica y digna acción de los obreros marítimos:

"Buenos Aires, abril 1.o de 1920.

Compañero Francisco J. García, secretario de la F. O. M., ciudad.

De mi consideración: Permítame usted la libertad de brindar un homenaje a la F. O. M., pues soy hermana de un socio de nuestra querida Federación, y siento en mi pecho amor por ella y si un día le he brindado mis brazos, hoy quiero brindarle un homenaje en nombre de todos nuestros compañeros.

Discúlpeme si con estas líneas puedo afectar a usted, pero estas frases brotan del fondo de mi corazón.

¡Oh, linda y fuerte Federación! Yo te saludo y aclamo; los enemigos pretenden derrotarte, pero no temas; yo te he de defender con energía y con el más profundo cariño. ¿Acaso yo no puedo con mi humilde corazón defenderte? ¡Oh, sí, madre buena de los hijos que a tu alrededor gimen por defender los derechos y principios que tú encarnas y yo también, débil mujer, he de defenderte, dando por ti hasta mi vida!

¡Soldados de la F. O. M.! En torno vuestro hiergo altiva mi cabeza para gritar con ustedes:

¡Viva la F. O. Marítima!

¡Viva la F. O. Regional Argentina!

María ESTHER BLANGINI."

CARTA ABIERTA

Al ogro Luis Dodero.

—Mirá, che, viejo, no seas tilingo. Ya tenés sobradas pruebas de l[illegible] sindical de los obreros marítimos. Has fracasado en todas las tentativas; continuás fracasando lamentablemente en tus nuevos proyectos, pero no escarmentás, no te querés convencer que tus tiros no nos alcanzan.

Dejate, pues, de pavadas. Te venís con ofrecimientos de dinero para nuestro secretario, te valés para esas perrerías de una dama que sería capaz de extraerte hasta los caracuses, y no sos capaz de darte cuenta que aquél es un hombre de una sola pieza.

Procedé de una vez como hombre digno; date cuenta, una vez siquiera que los obreros tienen sobradísima razón y una fuerza inexpugnable, por lo cual no han de sentirse desorientados ni con estúpidas amenazas de muerte ni con chillones cantos de sirenas.

Nosotros somos miles de obreros y debés considerar que no podemos permitir que se nos pisotee en nuestros derechos.

Imaginá, por un momento, que llegaras a catequizar a alguno de nuestros dirigentes. Aun cuando esto te sería sumamente difícil, ¿qué lograrías con esto? ¿No te das cuenta, que quedarían después varios miles de obreros que estarían dispuestos a continuar la lucha hasta obligarte a entrar en vereda?

¡Vamos, viejo! Obrá con la cara descubierta. Colócate a la misma altura de dignidad en la cual están colocados tus obreros y habrás ganado mucho, mucho más de lo que estás perdiendo ahora con la cretinada que venís cometiendo.

Te saluda.

OZZAG.

Organizando la resistencia

Resolución de la Sociedad de Capitanes y Prácticos

Con el propósito de hacer frente al movimiento que las organizaciones marítimas sostienen contra la empresa Mihanovich, la institución precitada ha tomado la acertadísima resolución que publicamos a continuación:

Estimado consocio:

Dada la resistencia injustificada que hace la Compañía Argentina de Navegación "Nicolás Mihanovich (Lda.)" al arreglo del conflicto portuario promovido y propiciado por la misma con el propósito concebido de destruir las instituciones marítimas, objeto que aún no sonsiguió y dudamos que consiga, pero que a trueque de un gran derroche de libras esterlinas está empeñada en que sus malévolos ideales se confirmen, la Sociedad de la cual usted forma parte, que no registra en su larga vida un acto que haya dado motivo a censura a no ser antojadiza, ni de parte del Gobierno, Armadores o particulares, siendo por consiguiente los profesionales que la componen inmerecedores del castigo que la Compañía referida apoyada tal vez por armas ocultas quiere imponernos.

Para contrarrestar tal felonía y prevenirnos para una larga lucha y hasta que este enemigo extenuado por la acción del tiempo se rinda, en Asamblea celebrada el 24 del corriente, resolvió que todos los socios que están empleados contribuyan con un tanto por ciento para constituir un fondo de resistencia, a beneficio de los socios desempleados a los efectos de unificarles un sueldo mensual a cada uno hasta que la Compañía mencionada deponga su actitud hostil.

El tanto por ciento a que se refiere esta nota es proporcional, correspondiendo a usted el...... o|o sobre pesos...... de sueldo que percibe: total pesos....... que le agradeceremos se sirva remitir en efectivo, por giros bancarios, postales o telegráficos del 1o. al 10 de cada mes a contar del 1o. de Abril próximo en adelante.

Al adjuntarle copia del proyecto aprobada por la Asamblea que se relaciona con lo expuesto y al rogarle su contestación, nos complacemos en saludar a usted atentamente.

Buenos Aires, Marzo 24 1920.

Señores consocios:

De acuerdo con el proyecto aprobado por la Asamblea de socios de fecha 12 de Abril del año 1919, que fué sancionado a raíz de la persistencia del "Lock-out", por cuyo proyecto se establece la ayuda pecuniaria de los socios que trabajan en beneficio de los desocupados, y encontrándonos ahora en la misma situación que entonces por el amarre de la flota Mihanovich, la Comisión Directiva de la Sociedad en su sesión del 20 del corriente resolvió someter a la consideración de la Asamblea de hoy la vigencia del proyecto referido por todo el tiempo que dure la situación actual.

El proyecto de que se trata dice así:

PROYECTO

1.o Todos los socios sin excepción que están empleados y los que en adelante se empleen, deberán contribuir con un tanto por ciento proporcional sobre sus sueldos o pilotajes al fondo de resistencia al "Lock-out" implantado y patrocinado por el Centro de Cabotaje Argentino contra la Sociedad, desde el 5 de Febrero ppdo.

2.o El tanto por ciento a que se refiere el punto anterior empezará a regir desde el 1.o del corriente en adelante y el importe que a cada socio empleado corresponda según su categoría deberá ser especificado en una nota que se le remitirá por correo cuyo importe debe ser remitido del 1o. al 10 de cada mes en efectivo por giros bancarios, postales o telegráficos.

3.o Podrán dar el turno por un viaje o [illegible] un mes los socios que están empleados a los que no lo están y el que así lo haga [illegible] lo desea., los beneficios que les pudie[illegible] corresponder a los turnantes.

Como queda dicho, el proyecto de referencia fué sancionado y aprobado para hacer efectivo su cumplimiento desde el 1.o de Abril de 1919, pero como en esos días se solucionó el conflicto, no se hizo efectivo tal cumplimiento, pero se acordó dejarlo subsistente para la primera oportunidad que fuese necesario, y como ahora llegó el caso, es por eso que la C. D. resolvió traerlo a colación de nuevo; en consecuencia, lo puso a consideración de la Asamblea con el fin de que ella diera su veredicto, resultando aprobada por unanimidad la vigencia de éste en la forma indicada.

Manifestaciones solidarias

Transcribimos a continuación la nota que nos remite la Federación Postal y Telegráfica, sección Tucumán, con motivo de nuestro movimiento:

"Tucumán, marzo 20 de 1920. — Consejo Federal de la Federación Obrera Marítima. — Capital Federal.

Salud.

A los bravos camaradas de esa valiente organización, que da ejemplo admirable al país de la inteligencia de su dirección y la decisión franca y abierta de sus federados; —a ellos — en nombre de la Federación Postal y Telegráfica (Sección Tucumán), formulamos nuestros fervientes votos y admiramos la benevolencia y firmeza de los camaradas demostrada siempre y en todo movimiento sostenido, no permitiendo el fracaso, sino cosechando — contrariamente a lo que la clase capitalista desea — el triunfo, que sirve de escuela y enseñanza para nuestros contrarios: la clase capitalista y los reacios del proletariado.

Felicidades en la contienda y desde estos lugares admiramos la valentía de esos camaradas.

Salud. — **B. del Castillo**, secretario general interino."

Solidaridad expontanea

A pesar de que el Consejo Federal, ni la asamblea general han tomado resoluciones tendientes a la solidaridad son muchos los compañeros embarcados que indican la conveniencia de que se tome una resolución en ese sentido, y otros, deseosos de cooperar al triunfo de la huelga, aportan ya su óbolo, entre otros la tripulación del vapor Savona que ha entregado la suma de 18 pesos con ese objeto y la Sección Campana que ha fijado una cuota obligatoria para el fondo pro huelga.

Son actitudes dignas de elogio. Nosotros nos complacemos en consignarlas.

Impreso en los talleres de
LA VANGUARDIA